Evaluatie Actieplan Fietsparkeren bij Stations

Eindrapport

KWINK GROEP

Evaluatie Actieplan Fietsparkeren bij Stations

Eindrapport

Den Haag, 10 / 12 / 2015

Auteur: Ir. Annelies Dijkzeul
Rogier van Schelven MSc
Freek Kuipéri MSc

Status: Definitief

KWINK GROEP

Managementsamenvatting

Met het Actieplan Fietsparkeren bij Stations[1] wil het ministerie van Infrastructuur (hierna IenM) samen met gemeenten, NS en ProRail een bijdrage leveren aan het wegwerken van de tekorten aan fietsparkeerplekken bij stations. Het Actieplan heeft een looptijd van 2012 tot 2020.

Doel van de evaluatie

In het Actieplan is vastgelegd dat in 2015 een tussentijdse evaluatie plaatsvindt. Doel van deze evaluatie is inzicht te geven in de tot nu toe behaalde resultaten, knelpunten en oplossingsrichtingen voor het vervolg van het Actieplan Fietsparkeren (hierna: AFP). Hierna gaan we in op deze drie onderdelen.

Tot nu toe behaalde resultaten

Bij aanvang van het AFP werd het tekort aan fietsparkeerplekken in 2020 geschat op tussen de 140.000 en 260.000. Het AFP heeft bijgedragen aan het wegwerken van dit tekort, vooral bij kleinere stations. Bij een groot aantal, met name grote stations, vinden nog gesprekken plaats over de inpassing en financiering van fietsparkeerplekken. De tekorten bij deze 'moeilijke' stationslocaties, waar de fietsparkeerproblematiek het grootst is, zijn nog maar beperkt weggewerkt. Het budget zal vermoedelijk in 2017 volledig zijn toegezegd. Het tekort is dan nog niet weggewerkt. Bovendien neemt het geprognosticeerde tekort nog toe richting 2030.

- Vanuit het Actieplan fietsparkeren is veel bereikt. Zo zijn tot nu toe ruim 75.000 plekken gerealiseerd, vooral op kleinere stations. Een derde deel van de realisatie betrof vervanging van bestaande plekken, noodzakelijk om uitbreiding te kunnen realiseren.[2] De realisatie van nieuwe stallingen heeft een positief effect op de klanttevredenheid. Ook hebben NS, ProRail en gemeenten verschillende maatregelen genomen om de benutting van bestaande fietsparkeervoorzieningen te verbeteren. Verder geven betrokkenen aan dat de samenwerking tussen deze partijen is versterkt door het Actieplan fietsparkeren bij stations.
- Over de realisatie van nog eens ongeveer 78.000 plekken (waarvan 52.000 uit AFP medegefinancierd) zijn afspraken gemaakt. Naast deze geplande realisatie vinden voor een aantal (grote) stationslocaties nog gesprekken plaats over realisatie van maximaal 80.000 plekken. Het gaat om relatief grote uitbreidingsopgaven op complexe locaties bij grote stations, waarover nog geen overeenstemming is bereikt over inpassing en/of financiering.
- Het AFP-budget is niet toereikend voor de cofinanciering van alle plekken waarover nog gesprekken plaatsvinden. Het AFP-budget zal voor het einde van de looptijd (vermoedelijk 2017) volledig zijn toegezegd. Er blijft in 2020 dan naar schatting nog een tekort aan fietsparkeerplekken over van zo'n 48.000 plekken. Dit zal nog verder toenemen richting 2030 tot een geschat tekort van 98.000 plekken.

Knelpunt: formele en structurele afspraken over financiering ontbreken

We constateren dat het nog niet goed lukt de tekorten bij 'moeilijke' stationslocaties weg te werken. Partijen komen op deze locaties onderling niet tot afspraken over verdeling van de integrale kosten van fietsparkeren. Wanneer partijen wel tot een integrale business case komen, is de looptijd vaak van korte duur. We zien hiervoor de volgende verklaringen.

---

[1] http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/28/nieuw-actieplan-fietsparkeren-bij-stations.html

[2] Het betreft hier de situatie waarin het noodzakelijk is bestaande capaciteit te verwijderen om de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit op een locatie vorm te geven. In veel gevallen betreft het de noodzakelijke vervanging van plekken op maaiveldniveau om realisatie van een inpandige (kelder-) stalling mogelijk te maken. In deze gevallen worden netto minder rekken gerealiseerd.

1. Binnen het AFP geldt een integrale businesscase als voorwaarde voor cofinanciering. Maar er is niet aangegeven hoe de financiering van deze business case tot stand zou moeten komen, behalve dat het Rijk maximaal 50% bijdraagt aan de aanlegkosten. Het is vervolgens onvoldoende duidelijk voor partijen wie welk deel van de kosten voor zijn rekening zou moeten nemen. In artikel 29 (Fiets en P+R) van de nieuwe vervoersconcessie van NS is opgenomen dat NS, samen met andere partijen, naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle partijen (genoemd zijn: ProRail, NS, regionale vervoerders en gemeenten) het uitgangspunt is. Hoe deze verplichting precies moet worden ingevuld, is echter niet duidelijk. Ook ontbreken heldere afspraken over de voorwaarden waaraan een integrale business case moet voldoen, zoals de duur van de overeenkomst. Tot slot is er geen compleet en gedeeld beeld van de precieze baten van fietsparkeren bij stations en hoe deze baten zijn verdeeld over de betrokkenen. Partijen hebben daardoor het gevoel te moeten betalen voor de baten die bij andere partijen neerslaan.
2. IenM heeft aangegeven de regie en verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer, handhaving van fietsparkeren en de afstemming met de relevante partijen (zoals ProRail en spoorvervoerders) vanaf 2020 volledig bij gemeenten te leggen. Dit compliceert het bereiken van overeenstemming nog verder. De positie en toekomstige bijdragen van ProRail (als uitvoerder van het Actieplan en momenteel verantwoordelijk voor beheer en onderhoud) worden namelijk onzeker. Gemeenten zijn het niet eens met de grote financieringsverantwoordelijkheid die bij hen wordt belegd. Zij zijn daarom terughoudend in de onderhandelingen over de verdeling van de integrale kosten voor fietsparkeren.

Aanvullende knelpunten: negatieve verhouding kosten en opbrengsten en stijgende vraag

Naast het ontbreken van afspraken over de verdeling van de kosten zien we nog twee aanvullende knelpunten:

1. De kosten voor de realisatie van fietsparkeervoorzieningen bij stations zijn hoog en nemen steeds verder toe. Door de geringe opbrengsten is de facto sprake van een negatief verschil (tekort), hier lijkt op termijn geen verandering in te komen.
2. De vraag naar fietsparkeerplekken bij stations blijft nog steeds toenemen. Prognoses die als basis dienen voor de planvorming zijn door de doorlooptijd tussen prognose en realisatie vaak achterhaald wanneer voorzieningen eenmaal af zijn. Daardoor zijn nieuwe voorzieningen niet altijd op de actuele vraag berekend.

Oplossingsrichtingen

Hierna worden de globale stappen geschetst die naar de mening van de onderzoekers van KWINK groep nodig zijn om de knelpunten bij de realisatie van fietsparkeerplekken bij stations te kunnen wegnemen. De onderzoekers benadrukken dat een duurzame aanpak van het fietsparkeren bij stations kan alleen gerealiseerd worden door samenwerking. Geen van de betrokken partijen kan eigenstandig tot een duurzame oplossing (en financiering) komen. Betrokken partijen dienen daarom hun individuele belangen en rollen expliciet te maken en overeenstemming te bereiken over (de verantwoordelijkheden en verdeling van) de integrale kostenverdeling van het fietsparkeren bij stations. Deze verdeling dient vervolgens verankerd te worden in formele afspraken.

Hierna onderscheiden we een aantal stappen (waarbij we onderscheid maken tussen korte termijn en lange termijn). Aanvullend beschrijven we een aantal versterkende maatregelen.

Korte termijn

Stap 1: inventarisatie belanghebbenden en vaststellen van hun baten en rollen.

- Inventarisatie van de belanghebbenden en hun rol.
  - Op korte termijn dienen de huidige samenwerkingspartners NS, gemeenten en IenM (ProRail) expliciet te maken wat ieders belang is en rol is. Gemeenten verzoeken hierbij nadrukkelijk aan IenM

om de invulling van de aangekondigde decentralisatie (vanaf 2020) en daarmee de beëindiging van de financierings)rol van het ministerie te heroverwegen. Om te komen tot een eerlijke verdeelsleutel van de integrale kosten is het noodzakelijk de belangen van alle partijen expliciet te maken en hun rol te bepalen (coördineren, faciliteren, reguleren, financieren).
  - Belanghebbenden zijn niet alleen IenM (ProRail), NS en gemeenten, maar ook regionale vervoerders, provincies, regio's en gebruikers van fietsparkeervoorzieningen. Gebruikers kunnen zowel reizigers als nabijgelegen bedrijven en onderwijsinstellingen zijn. Ook zij kunnen op termijn mogelijk een aandeel leveren in de financiering van fietsparkeren bij stations. Op langere termijn dient ook de rol van andere betrokkenen, zoals de gebruikers en regionale vervoerders, expliciet gemaakt te worden. Ook zij kunnen mogelijk bijdragen aan de financiering van fietsparkeren bij stations.

Stap 2: inzicht in en overeenstemming over integrale kostenverdeling

- Inventariseren van de integrale kosten. Het is nodig dat partijen overeenkomen welke kosten wel en niet onderdeel uitmaken van de integrale business case. Ook dienen partijen naar onze mening afspraken te maken over de voorwaarden waar een integrale businesscase aan moet voldoen.
- Verdeelsleutel van kosten overeenkomen die recht doet aan de belangen en rollen. De verdeelsleutel legt afspraken vast over de verdeling van de integrale kosten.
- Voorwaarden en procedures aanscherpen. Afhankelijk van de rol van partijen en hun bijdrage aan de integrale kosten dient vastgelegd te worden hoe de besluitvorming over toekenning van financiering in individuele gevallen plaatsvindt. Op basis van deze evaluatie constateren wij dat betrokken partijen tevreden zijn met de huidige werkwijze, waarin ProRail een initiërende en coördinerende rol heeft, en IenM uiteindelijk akkoord geeft op cofinanciering van de door gemeenten ingediende projectvoorstellen. Het handhaven of wijzigen van deze procedure is uiteraard afhankelijk van de uitkomsten van stap 1 en 2.
- In de concessie aan NS (2015-2025) is opgenomen (artikel 29) dat NS (naast andere partijen) "naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij station". IenM, Financiën en NS dienen op korte termijn in overleg te treden over de invulling van deze bepaling.[3]

Betrokken partijen dienen de afspraken over de belanghebbenden, rollen, baten en de verdeling van de integrale kosten (opbrengsten stap 1 en 2) zo snel mogelijk vast te leggen.

Lange termijn

Stap 3: Verdeelsleutel en toekomstige rol betrokken partijen structureel verankeren.

- Structurele verankering van de afspraken zorgt ervoor dat partijen op voorhand en in de verdere toekomst zekerheid hebben over de financiële bijdrage van de verschillende partijen. Concreet voor het formaliseren van de structurele bijdrage van NS (en andere vervoerders) zijn hierbij de volgende mogelijkheden genoemd:
  - Vastleggen in de concessie voor het hoofdrailnet (na 2025).
  - Verdisconteren in gebruiksvergoeding.

Stap 4: Versterkende maatregelen

Nadat concrete en bindende afspraken zijn gemaakt over de rollen en verantwoordelijkheden van partijen, kunnen de volgende versterkende maatregelen worden ingezet:

- Opbrengsten verhogen. Onderzocht kan worden in hoeverre concrete maatregelen kunnen bijdragen aan opbrengstenverhoging. Hierbij valt onder andere te denken aan: 1) geleidelijk invoeren en opvoeren

[3] Deze concessiebepaling is ingebracht naar aanleiding van Kamermotie 29884 (Nr. 562). De Kamermotie verzoekt de regering voorts, de Kamer binnen een jaar te informeren over concrete afspraken die alle betrokken partijen hebben vastgelegd.

van betaald stallen, 2) integreren van de gebruikersbijdrage in de kosten van het treinkaartje en 3) derden laten bijdragen (werkgevers, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, et cetera in de stationsomgeving).

- Kosten reduceren. Onderzocht kan worden in hoeverre concrete maatregelen, met behoud van klanttevredenheid, kunnen bijdragen aan een kostenreductie. Hierbij valt onder andere te denken aan: 1) samenwerken met bedrijven en gemeenten op het gebied van stages of sociale werkplaatsen, 2) automatisering van exploitatie, 3) beter benutten van bestaande stallingen en 4)gebruik van 'deelfietsen'.
- Structureel inbedden van pilots. Om op grote schaal capaciteit beter te benutten, inkomsten te verhogen en kosten te verlagen, is het nodig dat geleerd wordt van de ervaringen die in de pilots worden opgedaan. Op die manier kunnen de beste maatregelen landelijk worden uitgerold.
- Onderzoek naar (maatschappelijke) baten. Een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) kan een integrale beoordeling geven van de maatschappelijke effecten (kosten en opbrengsten) van fietsparkeren bij stations. Om de rol van betrokken partijen op (langere) termijn te bestendigen en daar draagvlak voor te behouden, is het nodig de (maatschappelijke) baten van fietsparkeren bij stations nader in kaart brengen.

Inhoud

1. Inleiding

Met het Actieplan Fietsparkeren[4] wil het ministerie van Infrastructuur (hierna IenM) samen met gemeenten, NS en ProRail een bijdrage leveren aan het wegwerken van de tekorten aan fietsparkeerplekken bij stations. Het Actieplan heeft een looptijd van 2012 tot 2020. In het Actieplan is vastgelegd dat in 2015 een tussentijdse evaluatie plaatsvindt. Dit rapport vormt deze tussentijdse evaluatie. In dit hoofdstuk gaan we eerst kort in op de achtergrond en inhoud van het Actieplan. Daarna lichten we het doel, de scope en aanpak van het evaluatieonderzoek toe. We sluiten het hoofdstuk af met een leeswijzer.

1.1. Achtergrond Actieplan Fietsparkeren bij Stations

De fiets is een belangrijke schakel in de mobiliteitsketen. De fiets is een duurzame oplossing in het voor- en natransport van de trein. Daarnaast draagt een goed functionerende mobiliteitsketen van fiets (en andere vormen van voor- en natransport) en trein bij aan het verminderen van autokilometers en aan een betere bereikbaarheid in Nederland. De populariteit (en daarmee het gebruik) van de fiets van en naar stations is de afgelopen decennia fors toegenomen. Het aanbod van fietsparkeerplekken kan de vraag op veel stations niet of nauwelijks aan. Overvolle stallingen, lang zoeken naar een plek en rommelige pleinen voor stations zijn hiervan het resultaat. De problemen op het gebied van fietsparkeren bij stations zijn niet nieuw. Al sinds 1999 spant het Rijk zich ervoor in om (samen met NS, ProRail en gemeenten) het tekort aan fietsparkeerplekken bij stations weg te werken.

In 2010 hebben NS, ProRail en Stedenbaan samen met het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek laten uitvoeren naar de problematiek rondom het fietsparkeren op stations.[5] Aanleiding hiervoor was het naderende einde van het programma Ruimte voor de Fiets (de voorloper van het Actieplan Fietsparkeren) en de toezegging van de toenmalige staatssecretaris om met een visie te komen op ‘hoe nu verder met het programma Ruimte voor de Fiets’.

Het onderzoek uit 2010 heeft verschillende knelpunten geïdentificeerd. De belangrijkste daarvan zijn:

- Versnipperde en complexe organisatie van het fietsparkeren. Gevolg: niemand is verantwoordelijk voor het totaal.
- Verscheidenheid in grondeigendomsrechten. Taak- en rolverdeling verschilt hierdoor per gemeente.
- Ruimtegebrek waardoor steeds meer gekozen moet worden voor dure (ondergrondse) voorzieningen.
- Aandacht is vooral gericht op financiering van de aanleg, en niet op exploitatie, beheer en onderhoud, terwijl deze kosten substantieel zijn.
- Kostendekkingsgraad van de bewaakte stalling neemt af, omdat kwaliteitsverschil tussen bewaakt en onbewaakt stallen steeds meer verdwijnt.
- Financiering van de aanleg door andere partijen dan die verantwoordelijk zijn voor exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud, terwijl de kosten voor gebruik sterk beïnvloed worden door keuzes in de aanleg.
- Onvoldoende compleet inzicht in kosten en baten van het fietsparkeren bij stations. Partijen richten zich vooral op hun eigen business case.

[4] http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/28/nieuw-actieplan-fietsparkeren-bij-stations.html
[5] Berenschot, 2010, Fietsparkeren bij stations, oplossingsrichtingen voor een systeemsprong.

Het onderzoek resulteerde in de aanbeveling om de (eind)verantwoordelijkheid van het fietsparkeren in het stationsgebied op één punt te beleggen. Bij voorkeur lokaal. Daarnaast werd geadviseerd om inzicht te verkrijgen en behouden in kosten en baten door een integrale businesscase benadering. Deze benadering zou eraan kunnen bijdragen de kostendekkingsgraad van fietsparkeeroplossingen te verhogen.

1.2. Over het Actieplan Fietsparkeren bij Stations

Het ministerie van IenM heeft in 2012 het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (hierna: het AFP) opgesteld. Daarin zijn de voorwaarden voor het beschikbaar stellen van budget voor de realisatie van fietsparkeerplekken aangescherpt conform de adviezen uit het hiervoor genoemde onderzoek. In deze paragraaf gaan we in op de voorwaarden van het AFP, de stakeholders en het budget.

1.2.1. Uitgangspunten en voorwaarden

Het belangrijkste uitgangspunt van het Actieplan is dat de nieuwe voorwaarden partijen in staat stellen in samenwerking tot een integrale business case en overeenstemming te komen. Het AFP stelt verschillende voorwaarden aan de toekenning van budget voor de realisatie van fietsparkeerplekken. Deze zijn vastgelegd in het AFP, en ook in het Plan van Aanpak fietsparkeren bij stations 2012-2020, opgesteld door ProRail:[6]

- De cofinanciering vanuit het Rijk bestaat uit maximaal 50 % van de investering voor aanleg. Voor het beheer en onderhoud stelt het Rijk jaarlijks budget beschikbaar aan ProRail, dit staat los van het AFP. Hierbij wordt uitgegaan van vooraf vastgestelde normbedragen voor gangbare oplossingen.
- Er is sprake van een aantoonbaar tekort aan fietsparkeerplekken.
- Er wordt efficiënt gebruikgemaakt van de bestaande capaciteit.
- Er ligt een sluitende businesscase voor aanleg, bewaking, beheer en handhaving.
- Het Rijk draagt niet bij aan de bewaking en handhaving van fietsenstallingen.
- Op elk station is er, wanneer overwegend betaald stallen wordt aangeboden, op maximaal 400 meter afstand de mogelijkheid de fiets gratis te stallen.

Daarnaast benadrukt het Actieplan het belang van het beter benutten van de huidige capaciteit. Bijvoorbeeld door de Weesfietsenaanpak. Deze aanpak is verder aangescherpt. In het Handboek Weesfietsenaanpak zijn stappen geformuleerd om te komen tot een structurele handhavingsaanpak.[7] Ook zet het AFP in op betere benutting van bestaande capaciteit door het experimenteren met nieuwe vormen van beheer- en betalingssystemen.

Tot slot is het uitgangspunt van IenM dat uitbreiding van stallingen bij stations na 2020 door het Rijk wordt gedecentraliseerd.[8]

---

[6] ProRail projecten, 2013, 1113_PvA Actieplan Fietsparkeren.
[7] Handboek Weesfietsenaanpak via: http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/HandboekWeesfietsenaanpakseptember2012%5B1%5D.pdf.
[8] Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 404, nr. 53.

1.2.2. Stakeholders

Bij de organisatie van fietsparkeren op stations zijn veel verschillende stakeholders betrokken.

- Het ministerie van IenM is opdrachtgever van het AFP en stelt het budget ter beschikking voor de aanleg. Daarnaast is IenM betrokken als concessieverlener voor het hoofdrailnet. Ook stelt het ministerie van IenM budget ter beschikking aan ProRail voor beheer en onderhoud van stallingen.[9]
- ProRail is verantwoordelijk voor de planvorming, aanleg en de capaciteitsplanning vanuit het AFP in opdracht van het ministerie van IenM. Daarnaast is ProRail verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van fietsenstallingen, ook in opdracht van het ministerie van IenM (niet vanuit het AFP).
- De gemeente draagt bij aan de planvorming, aanleg, het beheer en onderhoud, en de exploitatie van fietsenstallingen en is daarnaast verantwoordelijk voor de handhaving in de openbare ruimte rondom stations. Onderdeel hiervan is het verwijderen van weesfietsen. De gemeente speelt ook een rol als vergunningverlener (bouwvergunning) en is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening.
- NS zorgt voor de vervoerprognoses en de daarop gebaseerde benodigde capaciteit aan fietsparkeerplekken (in samenwerking met ProRail). Daarnaast is NS in veel gevallen verantwoordelijk voor de exploitatie van bewaakte/betaalde fietsenstallingen vanuit de exploitatieplicht in de vervoersconcessie. In enkele andere gevallen heeft NS geen (langdurige) exploitatieplicht, maar verzorgt NS de exploitatie desalniettemin. Hierbij kan het zijn dat NS hiervoor wordt ingehuurd door de eigenaar van de fietsenstalling.

De eigendomsrechten van de stalling verschillen per station. Vaak wordt het eigendom bepaald door het eigendom van de grond waarop de stalling staat. De volgende varianten zijn hierin het meest voorkomend.

- De gemeente is eigenaar van de stalling, wanneer deze op gemeentegrond staat. In die gevallen besteedt de gemeente de exploitatie veelal uit aan NS en wordt het beheer en onderhoud uitbesteed aan ProRail.
- ProRail kan eigenaar zijn van een stalling als deze geen onderdeel uit maakt van een stationsgebouw, maar bijvoorbeeld onder de sporen is gelegen. In deze gevallen ligt de exploitatieverantwoordelijkheid veelal bij NS zoals vastgelegd bij de verzelfstandiging van NS in 1995, en vanuit de vervoersconcessie van NS.
- NS is eigenaar van bewaakte en onbewaakte stallingen, wanneer deze op NS of in NS gebouwen gerealiseerd worden.

1.2.3. Budget

Het budget voor het AFP bedraagt € 182,5 miljoen exclusief BTW (€ 221 miljoen incl. BTW).[10]

Fietsparkeerplekken worden niet alleen uit het AFP, maar in voorkomende gevallen ook (deels) uit andere (Rijks)bijdragen gefinancierd. Bijvoorbeeld uit projectbeschikkingen, waarbij de realisatie van fietsparkeerplekken onderdeel uitmaakt van een groter project (sleutelprojecten HSL-stations) waarin het stationsgebied wordt aangepakt. Stations waarbij fietsparkeerplekken uit projectbeschikkingen zijn gerealiseerd, zijn Arnhem, Breda, Delft, Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal.

---

[9] Het betreft hier de stallingen die bij de verzelfstandiging van NS in 1995 beschikbaar waren, plus de stallingen die in de jaren daarna (deels) met Rijksbudget zijn aangelegd vanuit de programma's Ruimte voor de Fiets, Actieplan fietsparkeren bij stations en afzonderlijke projectbeschikkingen.

[10] Het oorspronkelijke budget was geraamd op € 186 miljoen inclusief BTW. Door wijzigingen in de beschikking, toevoeging van het nog te besteden budget uit het Ruimte voor de Fiets programma en het veranderde BTW tarief komt het werkelijke bedrag op € 182,5 miljoen exclusief BTW (€ 221 miljoen incl. BTW) uit. Bron: Fietsparkeren bij stations opdrachtenbrief: IENM/BZK-2012/213903.

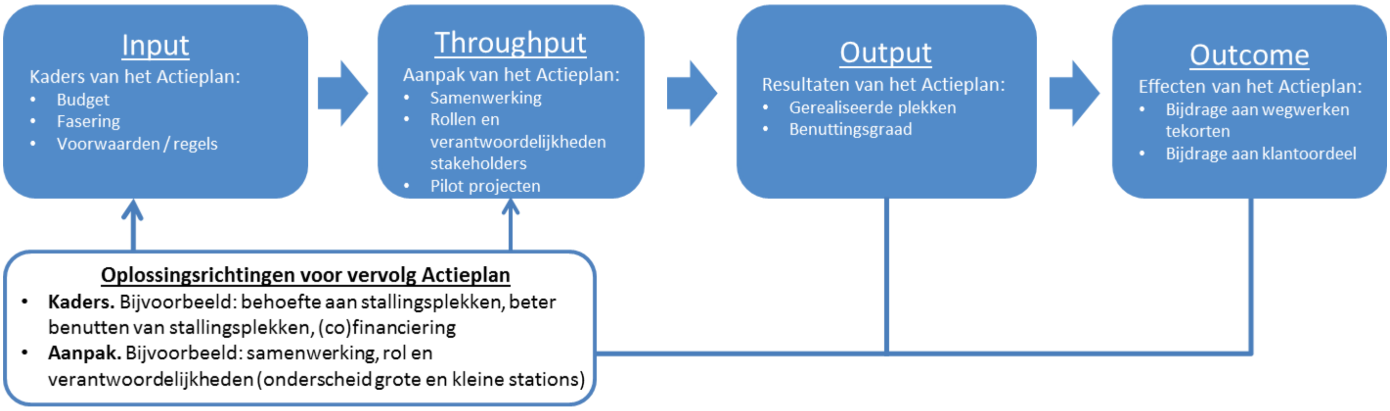
Daarnaast zijn er andere regionale of landelijke programma's die een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren of exploiteren van fietsenstallingen. Een voorbeeld hiervan is het programma Beter Benutten waarbij verschillende maatregelen worden gesubsidieerd; zo heeft Helmond een subsidie aangevraagd en gekregen vanuit Beter Benutten voor de periode 2016-2017 voor de exploitatiekosten van een pilot met een nieuw benuttingssysteem.

1.3. Doel, scope en onderzoeksaanpak

In het AFP is vastgelegd dat er in 2015 een evaluatie plaatsvindt. De evaluatie moet inzicht geven in de tot dan toe behaalde resultaten, knelpunten en oplossingsrichtingen voor het vervolg van het Actieplan.[11] We leggen de nadruk in deze evaluatie daarom op 'leren'. Dit om te beoordelen of en in welke mate de aanpak en voorwaarden van het AFP bijdragen aan een integrale benadering van het fietsparkeren, en of aanpassingen in de aanpak en spelregels wenselijk zijn voor de resterende looptijd van het actieplan.

In deze evaluatie staan vier vragen centraal.

3. Wanneer is het Actieplan een succes? (outcome)
4. Wat is er (tot nu toe) gerealiseerd vanuit het Actieplan? (output)
5. Is aan de randvoorwaarden voldaan om het Actieplan tot een succes te maken? (throughput / input)
6. Wat kunnen de samenwerkingspartners leren van de afgelopen jaren? (oplossingsrichtingen)



Figuur 1. Analysekader

Het onderzoek bestond uit de volgende onderdelen.

- Verkennende gesprekken met IenM, VNG, ProRail, NS, Provincie Gelderland en maatschappelijke organisaties en belangenverenigingen (zoals CROW Fietsberaad, ANWB, Rover en Fietsersbond).
- Kwantitatief onderzoek: verzamelen en analyseren van gegevens over onder meer capaciteit, realisatie, budgetuitputting en klanttevredenheid. De kwantitatieve gegevens zijn in afstemming met de onderzoekers aangeleverd door ProRail en NS.
- Verdiepend onderzoek: documentenanalyse van verschillende pilotlocaties en gesprekken met een selectie van 10 stations (gesproken met betrokken decentrale overheden). In deze gesprekken is gevraagd naar percepties van de voorwaarden van het actieplan, de integrale business case, onderlinge samenwerking en verbeterpunten.

[11] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2014/05/12/fietsparkeren-bij-stations.

De evaluatie werd inhoudelijk en procesmatig begeleid door een Begeleidingscommissie, bestaande uit vertegenwoordigers van IenM (als opdrachtgever), NS, ProRail en VNG.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zetten we de resultaten van het AFP uiteen. In hoofdstuk 3 bespreken we de knelpunten in de vormgeving en uitvoering van het AFP. In hoofdstuk 4 worden oplossingsrichtingen voor de knelpunten aangedragen.

2. Resultaten

In dit hoofdstuk zetten we de resultaten van het Actieplan tot nu toe uiteen en kijken we vooruit naar de verwachte resultaten voor de resterende looptijd. In paragraaf 2.1 beschrijven we de resultaten van het Actieplan tot nu toe. We gaan in op de realisatie en vervanging van fietsparkeerplekken. We beschrijven de maatregelen die zijn genomen om bestaande capaciteit beter te benutten. Ook laten we zien wat het effect is op het klantoordeel op die locaties waar extra plekken zijn gerealiseerd en wat het effect is op het voorspelde tekort aan plekken in 2020. In paragraaf 2.2 geven we een uiteenzetting van de geplande realisatie van plekken, de uitputting van het budget en de effecten op de verwachte tekorten in 2020 en 2030. We sluiten dit hoofdstuk af met de effecten van het AFP voor de samenwerking tussen de betrokken partijen.

2.1. Resultaten tot nu toe

Vooraf een aantal opmerkingen over de totstandkoming van de resultaten:

- Bij het verzamelen van de resultaten hebben we gebruikgemaakt van kwantitatieve gegevens die zijn aangeleverd door NS en ProRail. We hebben deze gegevens geanalyseerd om de onderzoeksvragen te beantwoorden. De kwantitatieve gegevens waren niet in alle gevallen op het gewenste detailniveau beschikbaar, vergelijkbaar en te generaliseren. Het detailniveau waarop we de onderzoeksvragen kunnen beantwoorden, verschilt daarom per bevinding.
- Bij het in kaart brengen van de resultaten hebben we ons gebaseerd op projecten die sinds 2012 met rijksbudget zijn gerealiseerd (zowel met AFP als Ruimte voor de Fiets spelregels), omdat de effecten van de aangescherpte spelregels van het AFP (nu nog) lastig te isoleren zijn. De redenen hiervoor zijn:
  - De realisatie van een deel van de fietsparkeerplekken sinds 2012 is nog gebaseerd op de voorwaarden van Ruimte voor de Fiets. Afspraken over de realisatie van deze fietsparkeerplekken waren namelijk al voor 2012 gemaakt, terwijl realisatie pas later plaatsvond.
  - In 2012 heeft de realisatie van fietsparkeerplekken nog uit het Ruimte voor de Fiets budget plaatsgevonden. Pas in 2013 zijn de eerste plaatsen gerealiseerd uit het AFP budget.
- Waar relevant hebben we naast gerealiseerde of geplande uitbreiding uit het Actieplan ook uitbreidingen uit projectbeschikkingen (bijvoorbeeld sleutelprojecten HSL-stations) inzichtelijk gemaakt. Naast het Actieplan heeft het Rijk de afgelopen jaren namelijk ook via projectbeschikkingen bijdragen aan de realisatie van fietsparkeerplekken. Deze uitbreidingen zijn vanzelfsprekend ook van invloed op de verwachte tekorten.
- Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen over tekorten is gebruikgemaakt van prognoses voor verwachte behoefte aan fietsparkeerplekken in 2020 en 2030. De prognose voor elk station (peildatum 1 juli 2015) houdt rekening met het huidige gebruik,[12] de verwachte reizigersaantallen en de verwachte groei in de zogenoemde modal-split. Dit is het percentage reizigers dat met de fiets naar het station komt. Prognosecijfers worden ten behoeve van de programmasturing opgesteld en vervolgens bij de planvorming op locatie door gezamenlijke studie met betrokkenen verder aangescherpt. De modal-split wordt hierbij voor elk station vastgesteld op basis van individuele kenmerken en veranderingen, bijvoorbeeld omgevingsfactoren zoals aanwezigheid van bedrijven/scholen en bouwplannen.

[12] Elke drie jaar wordt op de stations in het land een grootschalige telling uitgevoerd naar het aantal gestalde fietsen. De telling waarop de huidige prognoses veelal zijn gebaseerd, dateert van eind 2012. Op specifieke locaties is tussentijds een update toegepast voor de lokaal waargenomen bezetting in 2013/2014/2015. Ten tijde van dit onderzoek vindt een nieuwe grootschalige telling plaats, welke begin 2016 tot nieuwe prognoses zal leiden.

- Bij de bevindingen in dit hoofdstuk is (waar relevant) een uitsplitsing gemaakt tussen grote en kleine(re) stations. De grote stations zijn 34 stations in het centrum van (middel)grote steden. De overige 345 stations worden gezien als de kleine(re) stations. We maken deze uitsplitsing omdat de fietsparkeer-problematiek bij grote stations over het algemeen groter dan bij kleine(re) stations is, in verband met complexe ruimtelijk inpassing.

2.1.1. Tot nu toe 75.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd

Bevinding 1. Vanuit het AFP zijn inmiddels ruim 75.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Het grootste deel hiervan is gerealiseerd bij kleine(re) stations. Een derde deel van de realisatie betrof vervanging van bestaande plekken om te kunnen uitbreiden.

Sinds 1 januari 2012 zijn er ruim 96.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd met (co)financiering vanuit het Rijk. Ruim 75.000 van deze plekken zijn gefinancierd vanuit het AFP. De overige 21.000 plekken zijn gerealiseerd vanuit projectbeschikkingen.[13] Tot nu toe heeft het AFP voor het grootste deel bijgedragen aan de realisatie van stallingen bij kleine(re) stations. Uit het AFP zijn 47.000 plekken bij 141 kleine(re) stations gerealiseerd en 28.000 bij 14 grote stations. Vanuit projectbeschikkingen zijn 21.000 plekken gerealiseerd bij 5 grote stations.

Type station	Gerealiseerd uit AFP	Gerealiseerd projectbeschikkingen	Waarvan vervanging	Toename aantal plekken sinds 2012
34 grootste stations	28.000	21.000	19.000	30.000
345 kleine(re) stations	47.000	0	13.000	34.000
Totaal	**75.000**	**21.000**	**32.000**	**64.000**

Tabel 1. Aantal gerealiseerde plekken bij grote en kleine(re) stations vanuit het AFP en projectbeschikkingen (afgerond op duizendtallen).

Een aanzienlijk deel van de totale realisatie van fietsparkeerplekken uit zowel het AFP als projectbeschikkingen betreft vervanging van bestaande stallingen (32.000 van de 96.000 gerealiseerde fietsparkeerplekken). In veel gevallen betreft het hier noodzakelijke vervangingen van stallingen (buiten / op maaiveld-niveau) die nodig zijn om nieuwe stallingen (inpandig) te kunnen realiseren. De toename van het aantal plekken bedraagt dus 64.000. Bij grote stations is de vervangingsopgave het grootst: 19.000 van de 49.000 gerealiseerde plekken (39%) is vervanging. Bij kleine(re) stations ging het bij 13.000 van de 47.000 gerealiseerde plekken om vervanging (28%).[15]

2.1.2. Betere benutting van fietsparkeerplaatsen

Bevinding 2. NS, ProRail en gemeenten hebben verschillende maatregelen genomen om de benutting van bestaande fietsparkeervoorzieningen te verbeteren. We kunnen geen generaliseerbare uitspraken doen over het effect van deze maatregelen, omdat ze in veel gevallen recent zijn geïmplementeerd. Betrokken partijen zijn verwachtingsvol over de bijdrage die deze maatregelen zullen leveren aan een betere benutting van bestaande capaciteit.

---

[13] Dit zijn bijdragen die zijn geleverd in de ontwikkeling van een totaalproject, bijvoorbeeld het verbouwen of herinrichten van het station(sgebied).

[14] Het betreft hier noodzakelijke vervanging van bestaande capaciteit om uitbreiding van de capaciteit mogelijk te maken.

[15] Bij het berekenen van de vervanging is de aanname gemaakt dat het aantal gerealiseerde plekken min het verschil tussen het aantal getelde plekken in 2015 en in 2012 gelijk is aan het aantal vervangen plekken. Mogelijk zitten hier kleine afwijkingen door niet beschikbare plekken op het moment van telling. Bij de kleine(re) stations zijn 2.450 van de 47.000 plekken zogenaamde SWOP plekken. Dit is een programma waarbij 1 fietskluis wordt vervangen voor 2 gewone fietsplekken.

Om de benutting van bestaande capaciteit te verhogen zijn verschillende maatregelen genomen. Zo beschikken verschillende stallingen inmiddels over een HBF-systeem. HBF staat voor Handhaving Benutting Fietsenstalling en is een systeem waarbij een fietsenstalling wordt uitgerust met een sensor die de aanwezigheid van een fiets registreert. Hiermee kunnen reizigers eenvoudig zien of en waar er plekken beschikbaar zijn, en kunnen weesfietsen worden gedetecteerd. Vanuit het AFP zijn op vijf stations (Zutphen, Utrecht CS, Rotterdam CS, Nijmegen en Delft) pilots gestart en gefinancierd. In totaal zijn ruim 21.500 rekken met een HBF-systeem uitgerust. Daarnaast zijn er met AFP-budget verschillende pilots gestart met betaalregimes die de benutting van fietsenstallingen moeten verbeteren. Voorbeeld hiervan is het betaalregime 'eerste 24 uur gratis'. Hierbij moet betaald worden, wanneer een fiets langer dan 24 uur aaneengesloten in de stalling staat. Ook het SWOP-programma is een voorbeeld van een maatregel om de benutting te verbeteren. Weinig gebruikte fietskluizen worden hierbij vervangen door twee gewone fietsplekken.

Betrokken partijen zijn positief over de eerste ervaringen met HBF-systemen en 'eerste 24 uur gratis'. Zowel vanuit het perspectief van de reiziger (die minder lang naar een plek hoeft te zoeken) als vanuit het perspectief van bijvoorbeeld de gemeente (die makkelijker weesfietsen kan traceren). Betrokken partijen zijn verwachtingsvol over de positieve bijdrage van HBF en 'eerste 24 uur gratis' aan de benuttingsgraad. HBF en de 'eerste 24 uur gratis' zorgen ervoor dat stallingen die anders leegstonden weer vol staan. HBF-systemen dragen ook bij aan de weesfietsenaanpak, doordat te zien is hoelang een fiets al in de stalling staat.

Er zijn (gezien de recente implementatie van deze maatregelen) onvoldoende monitoringscijfers beschikbaar om generaliseerbare uitspraken te kunnen doen over de bijdrage van HBF-systemen en het betaalregime 'eerste 24 uur gratis' aan de benutting van stallingen. Van één stationslocatie zijn benuttingscijfers beschikbaar van zowel voor- als na de implementatie van 'eerste 24 uur gratis'. Op station Amsterdam Amstel heeft het betaalregime 'eerste 24 uur gratis' een positief effect gehad op de benutting van de stalling. In de bewaakte stalling is na de start van de proef met het betaalregime 'eerste 24 uur gratis' gebleken dat de benutting is gestegen van 23% naar 61%. Ook in de stalling Utrecht Jaarbeursplein geeft de pilot 'eerste 24 uur gratis' een positief beeld: ruim 70% van de stallers zette zijn/haar fiets eerst op straat neer. 17% van de stallers is afkomstig van de andere zijde van de stad en fietst dus om, om gebruik te kunnen maken van deze staling.

Daarnaast werken veel gemeenten aan het terugdringen van het aantal weesfietsen. In 2009 verscheen het Handboek Weesfietsen en werd een weesfietsenteam geïntroduceerd: adviseurs die gemeenten helpen bij het terugdringen van het aantal weesfietsen. Het Weesfietsenteam heeft in de periode tussen 2009 en 2012 gemeenten ondersteund bij de aanpak van de weesfietsenproblematiek bij stations. De ervaringen zijn meegenomen in een tweede editie van het Handboek Weesfietsenaanpak dat eind 2012 is verschenen. Het handboek helpt gemeenten met een concreet stappenplan om te komen tot een structurele weesfietsenaanpak.

2.1.3. Positief effect op klantoordeel

Bevinding 3. De realisatie van nieuwe fietsenstallingen heeft een positief effect op de klanttevredenheid. Waar geen stallingen zijn gerealiseerd, neemt het klantoordeel af.

Uit onderzoek van NS blijkt dat reizigers de realisatie van nieuwe fietsenstallingen positief waarderen. Bij stations waar plekken vanuit het AFP-budget zijn gerealiseerd, stijgt het percentage klanten dat een rapportcijfer 7 of hoger geeft voor de stallingen gemiddeld tussen de 2 en 5 procentpunt. Ook bij stations waar plekken zijn gerealiseerd uit projectbeschikkingen stijgt het percentage klanten dat een 7 of hoger geeft. Bij

stations waar geen realisatie is geweest tussen 2012 en 2015, daalt het percentage klanten dat een 7 of hoger geeft gemiddeld met 1,5 procentpunt tussen 2012 en 2014.[16]

De invloed van benuttingsmaatregelen, zoals HBF-systemen en 'eerste 24 uur gratis', op het klantoordeel kan nog niet worden vastgesteld. Er zijn nog onvoldoende metingen van voor en na de start van de pilot beschikbaar. Daarnaast is de specifieke bijdrage van deze maatregelen vaak niet los te zien van andere maatregelen (zoals uitbreiding van het aantal plekken). Bij station Amsterdam Amstel is in 2013 een pilot gestart met eerste 24 uur gratis stallen. Het percentage reizigers dat de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen met een 7 of hoger beoordeelt, is op station Amsterdam Amstel tussen 2012 en 2014 gestegen van 22% naar 35% (zonder dat daarbij nieuwe stallingen zijn gerealiseerd). Ook bij Utrecht Jaarbeursplein laten de eerste resultaten van de pilot een positief beeld zien. Gemiddeld wordt de stalling beoordeeld met een 8 of hoger. Omdat het hier een geheel nieuwe stalling betreft, kan de klanttevredenheid niet in de tijd vergeleken worden.

2.2. Vooruitblik

2.2.1. Geplande realisatie fietsparkeerplekken

Bevinding 4. Er is overeenstemming over de realisatie van 78.000 plekken , waarvan 52.000 met cofinanciering vanuit het AFP (en 26.000 plekken uit projectbeschikkingen).

Naast de uit APF gerealiseerde 75.000 plekken, is er op dit moment voor 11 grote en 49 kleine(re) stations een akkoord over de financiering van te realiseren fietsparkeerplekken. Daar zullen in totaal 52.000 fietsparkeerplekken uit AFP-budget worden gerealiseerd, waarvan 5.000 SWOP plekken op verschillende kleine(re) stations.[17] Vanuit projectbeschikkingen zijn in totaal ook nog 26.000 fietsparkeerplekken gepland op 3 grote stations en 1 klein(er) station. In totaal is de komende periode dus een realisatie van 78.000 fietsparkeerplekken gepland, waarvan 54.000 bij grotere stations en 24.000 bij kleinere stations.

Type station	Geplande realisatie AFP	Geplande realisatie projectbeschikkingen
34 grootste stations	31.000	23.000
345 kleine(re) stations	21.000	3.000
Totaal	**52.000**	**26.000**

Tabel 5. Geplande realisatie aan fietsparkeerplekken. Hierover is akkoord in de stuurgroep (aantallen afgerond op duizendtallen).

Lopende planvorming

Op dit moment vinden gesprekken plaats over de realisatie van fietsparkeerplekken op een aantal grote stationslocaties. Het gaat om relatief grote uitbreidingsopgaven op complexe locaties bij grote stations, waarover betrokkenen nog geen overeenstemming hebben bereikt. Voor deze stations is vanuit het AFP dus nog geen cofinanciering toegezegd. In totaal gaat het om ongeveer 80.000 fietsparkeerplekken waarvoor planvorming gaande is. De geschatte benodigde Rijksbijdrage hiervoor is ongeveer € 100,5 miljoen.[18] Voor nog

[16] Als onderdeel van het landelijke Klant Tevredenheid Onderzoek (KTO) laat NS haar reizigers ook de kwaliteit van fietsenstallingen beoordelen. Van 224 van de 380 stations in Nederland is een klantbeoordeling uit zowel 2012 als 2014 beschikbaar. Voor het KTO bevraagt NS per kwartaal 10.000 reizigers in treinen. Het gemiddelde van de vier kwartalen geeft de KTO voor dat jaar. Voor dit onderzoek is naar de KTO gegevens uit 2012 en 2014 gekeken. De klantbeoordeling meet het percentage klanten dat een 7 of hoger geeft.
[17] Bij het SWOP programma worden slecht gebruikte fietskluizen vervangen door 2 gewone fietsenrekken.
[18] Bron: Memo Voortgang Programma Actieplan Fietsparkeren bij Stations. Stuurgroep Actieplan Fietsparkeren bij Stations. 26 juni 2015.

eens 30.000 fietsparkeerplekken is vanuit gemeenten een concrete vraag neergelegd bij ProRail, maar is nog geen planvorming opgestart.

2.2.2. Uitputting budget

Bevinding 5. Op 1 juli 2015 was (na correctie) € 82 miljoen besteed dan wel gereserveerd (voor geplande realisatie). Er is nog ruim € 100 miljoen beschikbaar voor de resterende looptijd van het Actieplan (alle bedragen exclusief BTW). Dit resterende budget is niet toereikend voor de realisatie van de plekken die nog in planvorming zijn. Cofinanciering vindt, bij een sluitende integrale business case, plaats op basis van "first come, first served"

Het startbudget voor het AFP bedroeg € 182,5 miljoen. Sinds de start van de looptijd van het AFP op 1 januari 2012 is er € 97,6 miljoen besteed dan wel gereserveerd. € 82 miljoen hiervan komt uit het vastgestelde budget met prijspeil 2014. De overige € 15,6 miljoen komt uit het oude Ruimte voor de Fiets budget waaruit in 2012 fietsparkeervoorzieningen zijn gerealiseerd.

- **Besteed**. Van de bestede € 42,2 miljoen zijn 75.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd: 28.000 plekken bij grote stations en 47.000 fietsparkeerplekken bij kleine(re) stations. Verder zijn ruim 21.500 HBF-systemen gerealiseerd.[5]
- **Gereserveerd**. Het gereserveerde budget bedraagt in totaal € 55,4 miljoen. Hiervan worden 31.000 fietsparkeerplekken gerealiseerd bij grote stations (€ 36,2 miljoen) en 21.000 fietsparkeerplekken bij kleine(re) stations (€ 13,4 miljoen).[19] Het grootste deel van deze fietsparkeerplekken zal tussen Q2 2015 en eind 2017 worden gerealiseerd. Ook is budget toegekend voor investeringen in HBF systemen bij 7 stations (€ 3,0 miljoen)[20] en voor bijdragen aan upgrading en pilot projecten (€ 2,8 miljoen).
- **Uitputting budget**. Het overzicht hierna laat zien wat dit betekent voor de uitputting van het budget. Het startbudget bedroeg € 182,5 miljoen.[21] Omdat de cashflows voor 2013 nog vanuit het eerdere Ruimte voor de Fiets budget liepen, wordt op de uitgaven een correctie toegepast (a € 15,6 miljoen). Na aftrek van de gecorrigeerde besteding en de reservering voor geplande realisatie, resteert ruim € 100 miljoen voor de resterende looptijd van het AFP.

[19] Inclusief de realisatie van 5.000 SWOP plekken op meerdere stations.
[20] Het gaat hier uitsluitend om het HBF systeem, dus exclusief de bijbehorende fietsparkeerplek.
[21] Uitgaande van het prijspeil 2014 en exclusief BTW.

Stand van zaken budget (exclusief BTW)				
	Aantal plekken (x 1.000)	Uitgaven (x1.000.000)	Totaal (x1.000.000)	Totaal (x1.000.000)
Startbudget				€ 182,5
Besteed				
Grote stations	28	€ - 17,1		
Kleine(re) stations	47	€ - 23,2		
HBF	22	€ - 1,9		
Totaal besteed			*€ - 42,2*	
Gereserveerd				
Grote stations	31	€ - 36,2		
Kleine(re) stations	21	€ - 13,4		
HBF	Op 7 stations	€ - 3,0		
Overig		€ - 2,8		
Totaal gereserveerd			*€ - 55,4*	
Totaal uitgegeven en gereserveerd				**€ - 97,6**
Ruimte voor de Fiets budget waaruit voor 2013 plaatsingen zijn gerealiseerd				**€ 15,6**
Beschikbaar budget				**€ 100,5**

Tabel 3. Stand van zaken uitgaven uit het budget AFP. Er is nog ruim € 100 miljoen beschikbaar.

De investeringskosten per fietsparkeerplek nemen steeds verder toe. Voor de geplande fietsparkeerplekken, zijn de gemiddelde investeringskosten vanuit het AFP (het gaat daarbij om 50% cofinanciering) op grote stations ruim € 1.150,-. De gemiddelde investering bij de geplande plekken is daarmee aanmerkelijk hoger dan bij de gerealiseerde plekken (ruim € 600,-). Dat kan worden verklaard doordat er de komende periode ten opzichte van de periode hiervoor relatief complexe oplossingen nodig zijn.

2.2.3. Verwachte tekorten in 2020 en 2030

Bevinding 6. Als het totale budget van het AFP is uitgeput, zal in 2020 nog een tekort zal naar verwachting 48.000 fietsparkeerplekken overblijven. Dit tekort zal nog verder toenemen richting 2030 (tot 98.000).

Bij aanvang van het AFP werd het verwachte tekort aan fietsparkeerplekken in 2020 geschat op tussen de 140.000 en 260.000.[22] Wanneer we rekening houden met de reeds gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen en de toekomstige benodigde vervangingen en de verwachte realisatie uit projectbeschikkingen, komt het tekort volgens actuele berekeningen van ProRail op circa 180.000 plekken in 2020.

Over de plaatsing van 52.000 plekken uit het AFP is overeenstemming bereikt (zie paragraaf 2.2.1). Wanneer voor lopende planvorming de integrale businesscase opgesteld en goedgekeurd wordt, kunnen er met het resterende budget nog eens maximaal 80.000 plekken gerealiseerd voordat het AFP-budget uitgeput is. Dit betekent dat een tekort van minimaal 48.000 fietsparkeerplekken blijft bestaan in 2020 (180.000 - 52.000 - 80.000). Wanneer we verder vooruit kijken naar 2030 zien we dat het verwachte tekort verder toeneemt tot circa 98.000 fietsparkeerplekken.[23] De geprognosticeerde vraag neemt met 50.000 plekken toe. Dit betekent dus dat de totale verwachte uitbreidings- en vervangingsbehoefte tot 2030 ongeveer 98.000 (48.000 + 50.000) plekken zal zijn.

[22] Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 404, nr. 53.
[23] We merken hierbij op dat deze behoefte voor een deel ingevuld kan worden door het beter benutten van bestaande voorzieningen. Bijvoorbeeld door middel van HBF-systemen en betaalregimes zoals eerste 24 uur gratis. Op basis van de huidige gegevens is niet vast te stellen wat het effect van deze maatregelen zal zijn.

2.3. Samenwerking

Bevinding 7. Fietsparkeren bij stations kent een complexe organisatie. Er zijn veel belanghebbende partijen betrokken met verschillende rollen en verantwoordelijkheden. De samenwerking tussen deze partijen is versterkt door het Actieplan fietsparkeren bij stations. Binnen de huidige aanpak is het evenwel lastig tot afspraken te komen over het oplossen van tekorten bij 'moeilijke' stationslocaties.

- Bij de organisatie van fietsparkeren bij stations zijn veel partijen betrokken. Belangrijke stakeholders zijn het Rijk (IenM), decentrale overheden (gemeenten, provincies, stadsregio's, vervoerregio's), vervoerders (NS Reizigers en regionale vervoerders), ProRail en exploitanten (NS Stations en stallingsexploitanten). Ook maatschappelijke organisaties (Fietsersbond, Rover en de ANWB) en kenniscentra (CROW Fietsberaad) zijn betrokken. Gesprekspartners geven aan dat de samenwerking tussen (een aantal van) deze partijen sinds de start van het AFP is verbeterd. Ten eerste wordt aangegeven dat de samenwerking is verbeterd door de voorwaarden die het Actieplan stelt aan cofinanciering vanuit het Rijk. Ten opzichte van voorloper Ruimte voor de Fiets zijn voorwaarden verscherpt. De eis van een sluitende en integrale businesscase is daarvan de belangrijkste. Door de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden liggen de problemen en de oplossingen van fietsparkeren bij stations niet bij één partij. Geen van bovengenoemde partijen kan dus verantwoordelijk zijn voor de hele businesscase. Dit noopt tot samenwerking, aldus gesprekspartners.
- Ten tweede geven betrokken partijen aan dat de stuurgroep in het Actieplan fietsparkeren ook heeft bijgedragen aan een betere samenwerking.[24] Partijen geven aan dat het goed is dat de relevante partijen hierin vertegenwoordigd zijn en dat een integrale beoordeling van de voorstellen en de procesbegeleiding vanuit NS en ProRail de kwaliteit ten goede komt. De rol van ProRail als uitvoerder van het Actieplan wordt ook positief beoordeeld: ProRail voert de rol van procesbegeleider proactief en deskundig uit, zo is het oordeel.

Ondanks de hiervoor beschreven resultaten van het Actieplan constateren we dat er nog belemmeringen optreden. Met name bij 'moeilijke' stationslocaties komen partijen nog lastig tot afspraken over het oplossen van tekorten. Hier gaan we in het volgende hoofdstuk nader op in.

[24] De stuurgroep wordt gevormd door een overleg tussen NS, ProRail, VNG en IenM over de uitvoering van het actieprogramma AFP.

3. Knelpunten

In dit hoofdstuk bespreken we de door ons geconstateerde knelpunten in de vormgeving en uitvoering van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations. Voordat we deze toelichten beschrijven we de kern van onze probleemanalyse.

3.1. Kern van het probleem

Wat is er bereikt?

De resultaten van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations kunnen als volgt worden samengevat.

- Tot nu toe zijn 75.000 plekken gerealiseerd, met name bij kleinere stations (zie paragraaf 2.2.1); over de realisatie van nog eens ongeveer 78.000 plekken (waarvan 52.000 plekken vanuit het AFP medegefinancierd) is overeenstemming bereikt (paragraaf 2.2.1.).
- Er zijn verschillende pilots gestart gericht op een betere benutting van de beschikbare capaciteit. Ook is vanuit het Actieplan een weesfietsaanpak bedacht om te komen tot een structurele handhavingsaanpak.[25] Betrokken partijen zien en verwachten positieve effecten op de benuttingsgraad.
- De samenwerking tussen betrokken partijen is versterkt. Op grote stationslocaties blijkt het bereiken van overeenstemming vooralsnog lastig(er).
- Voor de realisatie van zo'n 80.000 plekken op complexe en daardoor vaak dure locaties bij grote stations vinden op dit moment nog gesprekken plaats. Ondanks deze successen constateren we dat er belemmeringen optreden.

Wat is er nog niet bereikt?

We constateren dat de huidige aanpak in onvoldoende mate bijdraagt aan het oplossen van de tekorten bij 'moeilijke' stationslocaties. De resultaten blijven daardoor achter op de locaties waar de fietsparkeerproblematiek het grootst is. En zelfs wanneer het bij deze 'moeilijke' locaties wel lukt om overeenstemming te bereiken, dan is het budget hiervoor niet toereikend. Vermoedelijk zal het budget al in 2017 volledig zijn toegezegd. Het tekort is dan nog niet weggewerkt. Bovendien neemt het geprognosticeerde tekort nog toe richting 2030.

In 2010 heeft adviesbureau Berenschot een probleemanalyse uitgevoerd van fietsparkeren bij stations.[26] Ook zijn verschillende aanbevelingen gedaan. Destijds is geconstateerd dat het ontbreken van een integrale businesscase[27] ten grondslag ligt aan de problematiek. Dit klopt nog steeds. In het AFP wordt een integrale businesscase wel als voorwaarde gesteld, maar er is niet aangegeven hoe de financiering van deze business case tot stand zou moeten komen (bijvoorbeeld: hoe verdeel je de kosten en welke looptijd dient gehanteerd te worden). Anders gezegd: wat zijn de waarborgen en prikkels waarmee partijen tot een integrale businesscase kunnen komen?

[25] http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/HandboekWeesfietsenaanpakseptember2012%5B1%5D.pdf
[26] Fietsparkeren bij stations. Oplossingsrichtingen voor een systeemsprong (Berenschot, 2010).
[27] Toelichting: verdeling van de integrale kosten voor fietsparkeren. Dit begrip is niet verder gedefinieerd in het Actieplan fietsparkeren bij stations. Op basis van de gevoerde gesprekken onderscheiden we de volgende onderdelen in de integrale kosten: aanleg, exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud.

De kern van het probleem

De kern van het probleem is het ontbreken van formele en structurele afspraken over de verdeling van verantwoordelijkheden en over de financiering tussen de betrokken partijen (gedurende het AFP, maar met name na 2020, paragraaf 3.2). Hierdoor komen partijen bij complexe stationslocaties onderling moeilijk uit de verdeling van de integrale kosten van fietsparkeren bij stations.

Daarnaast zien we nog twee aanvullende knelpunten: de verhouding tussen kosten en opbrengsten (paragraaf 3.3.1), en de stijgende vraag naar fietsparkeerplekken bij stations (paragraaf 3.3.2). Het wegnemen van deze aanvullende knelpunten heeft echter geen zin zolang de verdeling van verantwoordelijkheden en financiering niet formeel is verankerd. Andersom zal het formeel vastleggen van verantwoordelijkheden de prikkel en motivatie bij deelnemende partijen vergroten om andere knelpunten op te lossen.

3.2. Onduidelijkheid over de verdeling van verantwoordelijkheden en financiering

Samenvatting – Partijen komen bij grote (complexe) locaties moeilijk tot overeenstemming over de verdeling van een sluitende integrale businesscase. Ze zijn en voelen zich niet verplicht een substantieel deel van de exploitatiekosten te dragen. Afwachten (tot andere partij overstag gaat) lijkt strategisch het slimst. Wanneer partijen wel tot een integrale businesscase komen, is de looptijd van de overeenkomst vaak van korte duur. De belangrijkste reden hiervoor is volgens ons dat de verdeling van verantwoordelijkheden en financiering tussen betrokken partijen niet formeel en institutioneel is verankerd.

Het uitgangspunt van het AFP is een eenmalige cofinanciering van 50% voor de realisatie. Terugkerende (lange-termijn)kosten, zoals exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud (EHBO), vervangingsinvesteringen en afschrijvingen, worden in principe niet vanuit het Actieplan gefinancierd. Door een integrale businesscase op te stellen, dienen de betrokken partijen onderling te zorgen voor een sluitende financiering van de terugkerende (EHBO) kosten. Bij de realisatie van bewaakte inpandige voorzieningen (met name bij grote(re) stationslocaties) blijkt het voor partijen echter (nog steeds) lastig tot een verdeling van deze integrale kosten te komen.[28] Onduidelijkheden over de baten en lasten van fietsparkeren, de verdeling daarvan en de looptijd van de business case spelen hierbij een belangrijke rol.

- In de eerste plaats is het lastig om tot een verdeling van baten en lasten te komen omdat een compleet en gedeeld beeld ontbreekt van wat de baten van fietsparkeren bij stations precies zijn, en hoe deze baten verdeeld zijn. Ook zijn gemeenten van mening dat kostenverdeling op dit moment niet in redelijke lijn is met waar de baten neerslaan.[29] Partijen hebben het gevoel te moeten betalen voor de baten die bij andere partijen neerslaan. Voorbeelden van maatschappelijke baten zijn: ruimtelijke kwaliteit, volksgezondheid en vermindering van het autogebruik. Er zijn ook meer concrete baten zoals de 'feeder value' voor NS als vervoerder en vermindering van de handhavingskosten voor gemeenten. Echter, wat de exacte baten zijn (waar mogelijk uitgedrukt in euro's) weet men niet, en het gesprek hierover wordt niet gevoerd.
- Ook is niet duidelijk welke kosten vallen onder een integrale businesscase en gezamenlijk gedeeld dienen te worden. Een voorbeeld hiervan zijn de kosten voor handhaving. Een aantal partijen ziet dit als een taak/bevoegdheid van de gemeente, en daarom geen deel dienen uit te maken van de integrale

[28] We constateren dat er verschillende pogingen (bijvoorbeeld Delft, Zutphen, Houten) zijn ondernomen om tot een doorbraak in de verdeling te komen. Dit heeft nog in onvoldoende mate tot een doorbraak in de verdeling geleid.

[29] VNG brief spoorconcessie. Kenmerk: ECFD/U201401440. Volgens een inschatting van het CROW-fietsberaad bedragen de totale kosten van fietsparkeren bij stations 66,7 miljoen euro per jaar. Volgens deze inschatting betaalt het Rijk/ProRail 30%, NS 2%, fietsers 13% en gemeenten 55%.

businesscase. Andere partijen geven aan dat deze kosten wel[30] onderdeel uit dienen te maken van de businesscase, omdat ze beïnvloed worden door exploitatie en de kwaliteit van de voorzieningen en vice versa.

- Vervolgens is onduidelijk welke partij welk deel van de kosten voor zijn rekening zou moeten nemen. In oktober 2014 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin verzocht is om aan artikel 29 (Fiets en P+R) uit de ontwerpconcessie voor de periode na 2015 toe te voegen dat NS, samen met andere partijen, naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is.[31] Deze toevoeging is overgenomen in de NS-concessie.[32] Hierbij is opgenomen dat wanneer dit een substantieel hogere bijdrage van NS vergt dan dat NS in 2014 betaalt, en die niet past binnen de financiële kaders van de concessie, overleg zal plaatsvinden tussen de concessieverlener, het ministerie van Financiën (als aandeelhouder) en NS. Daarbij is opgenomen dat het overleg in ieder geval noodzakelijk is indien door verhoging van de bijdrage een netto financieel effect ontstaat groter dan 10 miljoen euro tijdens de concessieperiode.[33] Onduidelijkheid over de invulling van deze verplichting in de concessie is een verdere complicerende factor in de onderhandelingen. Gemeenten geven aan te wachten op de invulling die NS, IenM en Financiën geven aan de verplichting zoals die nu in de concessie is opgenomen. Hierna volgt de betreffende teksten uit de concessie voor het hoofdrailnet.

Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025. Artikel 29: Fiets en P+R

Lid 1. NS zorgt in redelijkheid, samen met andere partijen, voor voldoende fietsparkeerplaatsen in de stationsgebieden en voor optimale benutting van de beschikbare fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied. Deze gezamenlijke inspanning is er onder meer op gericht dat er op een redelijke loopafstand van een station gratis fietsparkeermogelijkheden beschikbaar blijven.

Lid 2. NS werkt, op verzoek van decentrale overheden en gemeenten, mee aan het opstellen van integrale business cases van fietsparkeervoorzieningen, waarbij partijen er naar streven deze sluitend te maken. NS werkt mee aan een convenant met alle bij het fietsparkeren betrokken partijen, waarin de verantwoordelijkheden en bijdragen van alle partijen worden opgenomen. NS draagt naar redelijkheid bij aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is.

Toelichting bij lid 1 en 2 in de concessie. Doel is dat alle bij het fietsparkeren betrokken partijen toewerken naar voldoende plaatsen met voldoende kwaliteit en een efficiënte benutting. Bij het opstellen van het convenant worden de huidige verantwoordelijkheden en bijdragen voor onder andere aanleg, beheer, onderhoud en exploitatie bezien en wordt tevens bezien waar aanpassing daarvan wenselijk is zodat uitvoering wordt gegeven aan het bepaalde in art. 29, tweede lid. Wanneer dit een substantieel hogere bijdrage van NS vergt dan dat NS in 2014 betaalt en die niet past binnen de financiële kaders van de concessie, dan zal in overleg tussen de concessieverlener, het ministerie van Financiën (als aandeelhouder) en NS, voorafgaand aan het vastleggen van die bijdrage, naar een oplossing worden gezocht. De resultaten van dit overleg behoeven de instemming van alle partijen, die zij niet op onredelijke gronden zullen onthouden. Het overleg is in ieder geval noodzakelijk indien door verhoging van de bijdrage een netto financieel effect ontstaat groter dan 10 miljoen euro tijdens de concessieperiode.

- Ook zijn de voorwaarden waar een integrale businesscase aan moet voldoen, niet voldoende duidelijk voor partijen. Bijvoorbeeld als het gaat om de duur van de overeenkomst. De integrale businesscase is daardoor in een aantal van de onderzochte casussen voor een korte periode afgesloten. De gemeente is vaak probleemeigenaar wanneer het contract afloopt. Vanwege de maatschappelijke positie van de gemeente is zij vaak het eerste aanspreekpunt voor bewoners, wanneer de voorzieningen niet op het juiste niveau zijn. Daarnaast komen de kosten voor handhaving (verkeerd geplaatste fietsen) ook voor

[30] In de toelichting bij de concessie voor het hoofdrailnet en een aangenomen kamermotie (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 29 984, nr. 562) worden handhavingskosten genoemd als onderdeel van de businesscase.
[31] Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 29 984, nr. 562.
[32] Concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025.
[33] Uitgaande van de inschatting van het CROW-fietsberaad van de jaarlijkse kosten van fietsparkeren (66,7 miljoen euro) zal een 'bijdrage naar redelijkheid' vanuit NS groter zijn dan 10 miljoen euro tijdens de concessieperiode.

rekening van de gemeenten. Hierdoor hebben gemeenten een zwakke positie bij nieuwe onderhandelingen over de verdeling van kosten.

- Tegelijkertijd geven partijen aan dat de financiering vanuit het Actieplan niet de enige 'pot met geld' is voor fietsparkeren bij stations. Naast AFP dragen bijvoorbeeld ook het programma Beter Benutten (IenM), regionale bereikbaarheid gelden (provincies) en de brede doelen uitkering (BDU) verkeer en vervoer (IenM)[34] bij aan de aanleg en exploitatie van fietsparkeerplekken. Daarnaast wordt een deel van de uitbreiding (en vervanging) gerealiseerd uit projectbeschikkingen (zie ook hoofdstuk 1). Gesprekspartners van gemeenten vermoeden dat niet alle gemeenten hiermee bekend zijn. Ook geven partijen aan het vreemd te vinden dat vanuit het Actieplan de exploitatie niet wordt medegefinancierd, terwijl dit vanuit Beter Benutten bijvoorbeeld wel gebeurt. Daarnaast worden vraagtekens gezet bij de doelmatigheid van deze verschillende geldstromen. In dit licht is opgemerkt dat één loket doelmatiger en duidelijker zou zijn.
- Tot slot constateren we dat de onduidelijkheid over de verdeling van baten en lasten extra gecompliceerd wordt door de (historisch gegroeide) uitgangsituatie waarin eigendom en exploitatierechten en –plichten per station en zelfs per parkeervoorziening verschillen. Wanneer er bijvoorbeeld geen landelijke overeenstemming wordt bereikt over de rolverdeling en financiering van de bewaakte/bemenste stallingen, loopt NS het risico met de exploitatieverplichting van 100 stallingen "te blijven zitten". Dit kan er mogelijk toe leiden dat er locatiespecifieke tariefstellingen geïntroduceerd worden met (wederom) stallingen met een lage bezetting tot gevolg.

Bij de realisatie van niet-bewaakte maaiveldvoorzieningen (vooral gerealiseerd bij kleine(re) stations) speelt de discussie over de verdeling van baten en lasten nauwelijks een rol. Dit is te verklaren, doordat het Rijk bij dit type stations ook 50% van de kosten van de aanleg financiert en er vervolgens nauwelijks sprake is van exploitatiekosten. Ook zijn kosten voor handhaving en beheer en onderhoud reeds institutioneel verankerd.

Onzekerheid over fietsparkeren in toekomst

Het bereiken van overeenstemming over de integrale business case wordt nog verder gecompliceerd door onzekerheid over de toekomst. De aankondiging van IenM om de financiering vanuit het Rijk te stoppen (en de regie en verantwoordelijkheid te decentraliseren) vergroot de onzekerheid over rollen en verantwoordelijkheden nog verder.

- In de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer bij het AFP is door de minister van IenM expliciet het besluit tot decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor fietsparkeren bij stations na 2020 uitgesproken.[35] IenM heeft aangegeven de regie en verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer en handhaving van fietsparkeren en de afstemming met de relevante partijen (zoals ProRail en spoorververvoerders van 2020 volledig bij gemeenten te leggen. Dit compliceert het bereiken van overeenstemming nog verder. Het decentralisatiebesluit heeft gevolgen voor zowel gemeenten als ProRail (als uitvoerder van het Actieplan).
    - Gemeenten zijn van mening dat het Rijk ook na het Actieplan een verantwoordelijkheid heeft voor fietsparkeren als onderdeel van de ketenmobiliteit. Ze zijn het ermee eens dat de regierol lokaal belegd moet zijn, maar zijn het niet eens met de grote financieringsverantwoordelijkheid die met het decentralisatiebesluit bij hen wordt belegd. Gemeenten zijn daarom terughoudend in de onderhandelingen over de verdeling van de integrale kosten voor fietsparkeren. Ook de rol van ProRail bij de verdeling van de integrale kosten na 2020 is met dit decentralisatiebesluit onzeker geworden. ProRail draagt meestal zorg voor beheer en onderhoud van fietsparkeervoorzieningen en

---

[34] Ter illustratie: http://www.rekenkamer.nl/Publicaties/Dossiers/R/Ruimtelijke_inrichting/Geldstromen/Overzicht_rijksinvesteringen_2012/Brede_doeluitkering_verkeer_en_vervoer. De BDU gaat per 1-1-2016 naar het Provinciefonds. Het is nog niet duidelijk of gemeenten dan nog bij de provincies terecht kunnen voor de bijdrage.

[35] Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 404, nr. 53.

ontvangt daarvoor van IenM financiering. Echter, wanneer financiering van het Rijk aan ProRail stopt, vervalt deze verplichting. ProRail wijst er in contracten op dat zij bijdraagt aan kosten voor beheer en onderhoud, zolang zij hiervoor financiering ontvangt.

3.3. Aanvullende knelpunten

Naast het ontbreken van formele afspraken over de verdeling van kosten, opbrengsten en voorwaarden, zien we nog twee aanvullende knelpunten: de negatieve verhouding tussen kosten en opbrengsten (paragraaf 3.3.1), en de stijgende vraag naar fietsparkeerplekken bij stations (paragraaf 3.3.2). Het wegnemen van deze aanvullende knelpunten heeft echter geen zin zolang de verdeling van verantwoordelijkheden en financiering niet formeel is verankerd. Andersom zal het formeel vastleggen van verantwoordelijkheden de prikkel en motivatie bij deelnemende partijen vergroten om de hierna genoemde knelpunten op te lossen.

3.3.1. De negatieve verhouding tussen kosten en opbrengsten

Samenvatting – De kosten voor de realisatie van fietsparkeervoorzieningen bij stations zijn hoog en nemen steeds verder toe. Partijen zien beperkte mogelijkheden om de kosten (op korte termijn) te verlagen. De kosten voor de aanleg van voorzieningen nemen verder toe door de steeds complexere ruimtelijke inpassing. Door de geringe opbrengsten is de facto sprake van een negatief verschil (tekort). Hier lijkt op termijn geen verandering in te komen.

Hoge integrale kosten voor fietsparkeren

Partijen noemen de complexe ruimtelijke inpassing als belangrijkste reden voor de hoge kosten van fietsparkeervoorzieningen. De ruimte bij met name grote stations[36] is schaars en gemeenten stellen vaak hoge eisen aan de ruimtelijke inpassing van fietsparkeervoorzieningen. De kosten voor gebouwde voorzieningen nemen hierdoor toe. Daarbij heeft de complexere inpassing vaak ook gevolgen voor de gebruiksfase (beheer en exploitatie). Bij een toename van het aantal bemenste inpandige stallingen ten opzichte van het aantal maaiveldstallingen zullen de kosten voor beheer en exploitatie toenemen. Ook neemt het aandeel vervanging binnen de realisatie naar verwachting verder toe. Het aandeel vervanging op grote stations is groter dan op kleine stations, omdat de ruimte daar schaars is, en de geplande realisatie en overgebleven opgave concentreert zich in de komende periode meer (dan hiervoor) op grote stations. Daarnaast zijn er de volgende redenen, waarom de kosten voor fietsparkeervoorzieningen verder toenemen.

- Het gebruik van HBF- en betaal systemen brengt additionele kosten met zich mee.[37] Hierbij wordt opgemerkt dat HBF-systemen bij kunnen dragen aan een betere benutting van de fietsparkeervoorziening waardoor per saldo minder plekken nodig zijn. De effecten van het gebruik van HBF-systemen op de bezettingsgraad in stallingen zijn echter nog niet bekend.
- De kwaliteitseisen van stallinggebruikers veranderen. Een groeiend percentage fietsen is een ‘buitenmodel fiets’ (bijvoorbeeld bakfietsen en fietsen met kratjes en zitjes).[38] De huidige standaardrekken zijn daardoor voor veel gebruikers niet meer toereikend.
- De voorwaarden om de BTW op de bouw- en exploitatiekosten af te kunnen trekken of te compenseren, zijn onduidelijk. Dit onderwerp is actueel geworden, doordat verschillende belastinginspecteurs bepaald hebben dat de BTW op de bouw niet volledig afgetrokken mag worden bij het regime van de eerste 24 uur gratis. Dit brengt mogelijk een verdere stijging van de integrale kosten met zich mee.

[36] We bedoelen hiermee de 36 grootste stations. Zie bijlage C voor het overzicht van stations.
[37] Normbedrag voor een HBF-systeem is € 110 per parkeerplek.
[38] Reeds in 2007 constateerde het blad Verkeerskunde een toename van het aantal buitenmodel fietsen: http://www.verkeerskunde.nl/meer-ruimte-voor-buitenmodel-fietsparkeren.10256.lynkx

Lage opbrengsten van fietsparkeren

De groei van kwalitatief hoogwaardige gratis stallingen maakt dat bij veel stations betaalde stallingen niet (meer) optimaal worden benut. Ook kan de betaalmethode voor gebruikers nog verder verbeterd worden.[39] Daarnaast maken (met name) gemeenten de afweging dat een gratis stalling zorgt voor minder overlast (verkeerd geparkeerde fietsen) in de openbare ruimte en lagere handhavingskosten (opruimen en opslaan weesfietsen). De implicatie hiervan is dat inkomsten uit fietsparkeren bij voortzetting van deze afweging beperkt zijn en blijven.

Momenteel wordt in verschillende stallingen geëxperimenteerd met een eerste 24 uur gratis betaalregime. Veel partijen geven aan hoge verwachtingen te hebben van dit betaalregime. Vooralsnog zijn geen generaliseerbare gegevens over de invloed op de bezettingsgraad en bijdrage aan de opbrengsten bekend. Tot slot geven betrokken partijen aan dat naar aanleiding van aanbevelingen uit het onderzoek naar knelpunten bij fietsparkeren uit 2010 is gezocht naar manieren om de kostendekkingsgraad van de stallingen te verhogen door aanvullende inkomstenbronnen. Dit heeft volgens partijen niet geleid tot de beoogde 'onverwachte allianties' (bijvoorbeeld inkomsten vanuit adverteerders in de stalling). Wel wordt aangegeven dat de combinatie met 'fiets gerelateerde activiteiten' zoals fietsverhuur en reparatie/service kan zorgen voor verdere verhoging van de klanttevredenheid, maar niet direct ten goede komt aan de materiële baten van de stalling.[40]

3.3.2. Vraagontwikkeling

Samenvatting – De vraag naar fietsparkeerplekken bij stations blijft in de toekomst toenemen. Prognoses die als basis dienen voor de planvorming zijn door de doorlooptijd tussen prognose en realisatie vaak achterhaald wanneer voorzieningen eenmaal af zijn. Daardoor zijn nieuwe voorzieningen niet altijd op de actuele vraag berekend.

Ten tijde van aankondiging van het Actieplan was op basis van de toenmalige prognose een extra behoefte van 140.000 tot 260.000 fietsparkeerplekken in 2020 voorzien.[41] Er zijn op dit moment ongeveer 96.000 plekken gerealiseerd en 78.000 plekken gepland (inclusief projectbeschikkingen). ProRail zegt nog gesprekken te hebben lopen voor de realisatie van 80.000 plekken. Tezamen ongeveer 250.000 fietsparkeerplekken.

Volgens de huidige prognose blijft bij de realisatie van 250.000 fietsparkeerplekken een tekort bestaan van bijna 48.000 plekken en loopt dit tekort verder op tot 98.000 plekken in 2030. In de nieuwe prognoses is de toekomstige behoefte dus groter dan werd verwacht bij de start van het AFP in 2012. Sinds 2012 is de behoefte aan fietsparkeerplekken bij stations verder toegenomen: het aantal treinreizigers en de modal split (het percentage treinreizigers dat de fiets als voortransport gebruikt) zijn gestegen.[42]

[39] Momenteel wordt geëxperimenteerd met initiatieven als 'Stallen op rekening'. http://www.nsfiets.nl/nsfiets/producten/stallen-op-rekening.html. De kosten van het stallen worden hierbij maandelijks verrekend. Dit is bij 35 stallingen mogelijk.
[40] Hoewel het gebruik van 'OV-fiets' toeneemt verwacht NS (met de huidige positieve groeicijfers) pas in 2019 of 2020 uit de 'rode cijfers' te komen.
[41] Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32 404, nr. 53.
[42] In 2012 fietste circa 40% van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers naar het station. Opgemerkt wordt dat de modal split tussen stations flink kan verschillen. Ter illustratie, op een station als Amsterdam RAI ligt het percentage fiets in het voortransport rond de 70%. Voor Amsterdam Bijlmer Arena geldt dan weer dat het slechts 15% van de reizigers met de fiets naar het station komt. In het natransport zie je hetzelfde gebeuren. Hier kom je stations tegen waar 40% van de reizigers die aankomt met de trein, de reis vervolgt per fiets. Tegelijkertijd zijn er stations waar het slechts om enkele procenten gaat. Bij planvorming wordt te allen tijde op locatieniveau gekeken naar de lokale modal split ontwikkelingen om tot een reële prognose te komen.

4. Oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk schetsen we de globale stappen die naar de mening van de onderzoekers van KWINK groep nodig zijn om de knelpunten bij de realisatie van fietsparkeerplekken bij stations te kunnen wegnemen. Wat ons betreft dienen deze oplossingsrichtingen als input voor het gesprek dat IenM, ProRail, NS, en gemeenten met elkaar aan moeten gaan om de knelpunten structureel op te kunnen lossen.[43]

Een duurzame aanpak van het fietsparkeren bij stations kan alleen gerealiseerd worden door samenwerking. Geen van de betrokken partijen kan eigenstandig tot een duurzame oplossing (en financiering) komen. Betrokken partijen dienen daarom hun individuele belangen en rollen expliciet te maken en overeenstemming te bereiken over (de verantwoordelijkheden en verdeling van) de integrale kostenverdeling van het fietsparkeren bij stations. Deze verdeling dient vervolgens verankerd te worden in formele afspraken. Hierna formuleren we een aantal stappen (waarbij we onderscheid maken tussen korte termijn, lange termijn):

- Stap 1: inventarisatie belanghebbenden en vaststellen van hun baten en rollen.
- Stap 2: inzicht in en overeenstemming over integrale kostenverdeling.
- Stap 3: verdeelsleutel en toekomstige rol betrokken partijen structureel verankeren.
- Stap 4: versterkende maatregelen.

4.1. Korte termijn

Stap 1: inventarisatie belanghebbenden en vaststellen van hun baten en rollen.

Inventarisatie van de belanghebbenden en hun rol:

- Op korte termijn dienen de huidige samenwerkingspartners NS, gemeenten en IenM (ProRail) expliciet te maken wat ieders belang en rol is. Gemeenten doen hierbij nadrukkelijk het verzoek aan IenM om de invulling van de aangekondigde decentralisatie (vanaf 2020) en daarmee de beëindiging van de financierings)rol van het ministerie te heroverwegen. Om te komen tot een eerlijke verdeelsleutel van de integrale kosten is het noodzakelijk de belangen van alle partijen expliciet te maken en hun rol te bepalen (coördineren, faciliteren, reguleren, financieren).
- Belanghebbenden zijn niet alleen IenM (ProRail), NS en gemeenten, maar ook regionale vervoerders, provincies, regio's en gebruikers van fietsparkeervoorzieningen. Gebruikers kunnen zowel reizigers als nabijgelegen bedrijven en onderwijsinstellingen zijn. Ook zij kunnen op termijn mogelijk een aandeel leveren in de financiering van fietsparkeren bij stations. Daarvoor dient ook het belang en de (toekomstige) rol van andere betrokkenen, zoals de gebruikers en regionale vervoerders, expliciet gemaakt te worden.

Stap 2: inzicht in en overeenstemming over integrale kostenverdeling

- Het is nodig dat partijen inventariseren en overeenkomen welke kosten wel en niet onderdeel uitmaken van de integrale business case. Ook dienen partijen afspraken te maken over de voorwaarden waar een integrale businesscase aan moet voldoen.

[43] De aanbevelingen in dit hoofdstuk zijn getoetst bij de opdrachtgever en de leden van de begeleidingscommissie. We benadrukken echter dat het hier om onze aanbevelingen als onafhankelijk onderzoekers van KWINk groep gaat.

- Verdeelsleutel van kosten overeenkomen die recht doet aan de belangen en rollen. De verdeelsleutel legt afspraken vast over de verdeling van de integrale kosten. De verdeling van de integrale kosten dient recht te doen aan de opbrengsten van de belanghebbenden. Daarbij moet onder andere worden vastgesteld:
  - Welke afschrijvingstermijn voor een fietsenstalling wordt gehanteerd (bijvoorbeeld een financiële levensduur van 40 jaar). De afschrijving van de investering in de aanleg (kosten) dient hiermee over de gehele financiële levensduur van de stalling verdisconteerd te worden.
  - Hoe omgegaan kan worden met verschillen in (vaak historische gegroeide) eigendomsposities en exploitatierechten en -plichten. Bijvoorbeeld: soms is NS eigenaar van de grond, soms ProRail en soms de gemeente.
  - Hoe rekening kan worden gehouden met onzekerheid over de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud. Wat als deze hoger uitvallen? En wat als deze -door efficiëntiemaatregelen- lager uitvallen?
  - Hoe gedurende de exploitatiefase van de fietsparkeervoorziening wijzigingen in bijvoorbeeld het betaalregime kunnen worden overeengekomen. Wie beslissen hierover? En op grond waarvan wordt de afweging gemaakt om het betalingssysteem te wijzigen?
- Voorwaarden en procedures aanscherpen. Afhankelijk van de rol van partijen en hun bijdrage aan de integrale kosten dient vastgelegd te worden hoe de besluitvorming over toekenning van financiering in individuele gevallen plaatsvindt. Op basis van deze evaluatie constateren wij dat betrokken partijen tevreden zijn met de huidige werkwijze, waarin ProRail een initiërende en coördinerende rol heeft, en IenM uiteindelijk akkoord geeft op cofinanciering van de door gemeenten ingediende projectvoorstellen. Het handhaven of wijzigen van deze procedure is uiteraard afhankelijk van de uitkomsten van stap 1 en 2.
- In de concessie aan NS (2015-2025) is opgenomen (artikel 29) dat NS (naast andere partijen) "naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij station". IenM, Financiën en NS dienen op korte termijn in overleg te treden over de invulling van deze bepaling.[44]

Betrokken partijen dienen de afspraken over de belanghebbenden, rollen, baten en de verdeling van de integrale kosten (opbrengsten stap 1 en 2) zo snel mogelijk vast te leggen.

4.2. Lange termijn

Stap 3: verdeelsleutel en toekomstige rol betrokken partijen structureel verankeren.

- Structurele verankering van de afspraken zorgt ervoor dat partijen op voorhand en in de verdere toekomst zekerheid hebben over de financiële bijdrage van de verschillende partijen. Voor het formaliseren van de structurele bijdrage van NS (en andere vervoerders) zijn hierbij de volgende concrete mogelijkheden genoemd:
  - <u>Vastleggen in de concessie voor het hoofdrailnet (na 2025)</u>. In de huidige concessie (2015-2025) is opgenomen dat NS (naast andere partijen) "naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is". Het is van belang om verder te concretiseren wat dan precies die evenwichtige verdeling is. Welk deel van welke kosten betalen de verschillende partijen, en voor welke periode leggen zij zich daarop vast? Indien op basis van de overeengekomen verdeelsleutel en de geprognotiseerde uitbreidings- en vervangingsbehoefte een grotere extra

[44] Deze concessiebepaling is ingebracht naar aanleiding van Kamermotie 29884 (Nr. 562). De Kamermotie verzoekt de regering voorts, de Kamer binnen een jaar te informeren over concrete afspraken die alle betrokken partijen hebben vastgelegd.

bijdrage van NS nodig is, dan moet de desbetreffende passage uit de concessie hierop worden aangepast.

- Verdisconteren in gebruiksvergoeding. Jaarlijks stellen vervoerders met ProRail een tarief vast voor het gebruik van de infrastructuur. Wanneer fietsparkeren beschouwd wordt als onderdeel van de infrastructuur, zouden (een deel van) de kosten uit deze gebruikersvergoeding kunnen worden gefinancierd.

4.3. Versterkende maatregelen

Stap 4: versterkende maatregelen

Wanneer partijen concrete en bindende afspraken hebben gemaakt over rollen en verantwoordelijkheden, kunnen zij samenwerken aan het verhogen van de kostendekkingsgraad van het fietsparkeren bij stations. Dit is te bereiken door enerzijds verhoging van de opbrengsten anderzijds kostenreductie. Wanneer alle partijen naar rato bijdragen aan de kosten en delen in de opbrengsten, is er een gezamenlijk belang om de kostendekkingsgraad te verhogen.

Opbrengsten verhogen

Onderzocht kan worden in hoeverre concrete maatregelen kunnen bijdragen aan opbrengstenverhoging. In het onderzoek zijn verschillende suggesties gedaan om de opbrengsten te verhogen.

- Geleidelijk invoeren en opvoeren van betaald stallen. Verwacht wordt dat de betalingsbereidheid van gebruikers zal toenemen wanneer de kwaliteit van de voorzieningen hoog is (zoals bij veel van de door het Actieplan gerealiseerde voorzieningen het geval is). Bij de Utrecht Jaarbeursplein-stalling blijkt dat veel gebruikers bereid zijn te betalen om hun fiets langer dan 24 uur te kunnen parkeren. Geëxperimenteerd kan worden met het geleidelijk opvoeren van betaald stallen. Beginnende met een klein tarief (gepercipieerd gratis). Hierbij dient aandacht te zijn voor het betaalgemak.
- Integreren in de kosten van het treinkaartje. Een andere manier om de eindgebruiker te laten betalen is door (een deel van) de kosten te verdisconteren in het treinkaartje.
- Derden laten bijdragen. Betrekken van werkgevers, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, et cetera in de stationsomgeving om bij te dragen aan de fietsenstalling.

Kosten reduceren

Onderzocht kan worden in hoeverre concrete maatregelen, met behoud van klanttevredenheid, kunnen bijdragen aan een kostenreductie. In het onderzoek zijn verschillende suggesties gedaan om de kosten te verlagen.

- Samenwerken met bedrijven en gemeenten op het gebied van stages of sociale werkplaatsen. Zo werken NS en gemeenten bijvoorbeeld samen om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.
- Automatisering van exploitatie. De kosten voor de (24h) bemensing van stallingen zijn hoog. Door de exploitatie te automatiseren kan (mogelijk) op deze kosten bespaard worden.
- Beter benutten van bestaande stallingen. Het verder verhogen van de benuttingsgraad van bestaande stallingen door bijvoorbeeld HBF-systemen leidt ertoe dat er per saldo minder plekken bijgebouwd hoeven te worden.
- Gebruik ‘deelfietsen’. Het combineren van het fietsgebruik van twee reizigersstromen kan (mogelijk) zorgen voor een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte. Door dubbelgebruik van fietsen kan de totaal benodigde capaciteit mogelijk afnemen.

Meer structureel inbedden van pilots

De hiervoor gesuggereerde oplossingen om de kostendekkingsgraad te verhogen zijn niet uitgekristalliseerd. Om de effectiviteit van deze (en andere) maatregelen te kunnen beoordelen, is het van belang om te experimenteren. Bijvoorbeeld in de vorm van pilotprojecten. Om in de toekomst op grote schaal capaciteit beter te benutten, inkomsten te verhogen en kosten te verlagen, is het nodig dat geleerd wordt van de ervaringen die in de pilots worden opgedaan. Op die manier kunnen de beste maatregelen landelijk worden uitgerold. Dit gebeurt al; op verschillende locaties wordt geëxperimenteerd met betaalregimes en zijn HBF-systemen geïntroduceerd (zie hoofdstuk 2). Het is van belang dat de stuurgroep bewaakt dat pilots structureel worden gemonitord. Ook in het licht van de doelmatigheid is dit van belang (optimaal gebruik maken van elkaars ervaringen en voorkomen dat op verschillende locaties het wiel opnieuw wordt uitgevonden). Hiervoor is het nodig de pilots goed geëvalueerd worden: hebben de oplossingsrichtingen het gewenste effect? Aan de hand van welke indicatoren stellen we dit vast? Is er potentieel om de resultaten op grote(re) schaal te benutten? Welke partijen zijn daarvoor nodig? Wat zijn praktische tips bij de implementatie? Et cetera.

Onderzoek naar (maatschappelijke) kosten en baten.

Een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) kan een integrale beoordeling geven van de maatschappelijke effecten (kosten en opbrengsten) van fietsparkeren bij stations. Om de rol van betrokken partijen op (langere) termijn te bestendigen en daar draagvlak voor te behouden, is het nodig de (maatschappelijke) baten van fietsparkeren bij stations nader in kaart brengen. Het gezamenlijk uitvoeren van een MKBA bijdragen aan dit inzicht en draagvlak. In een MKBA wordt antwoord gezocht op vragen als: aan welke commerciële en maatschappelijke of beleidsdoelen dragen fietsparkeervoorzieningen bij? Hoe draagt fietsparkeren bij aan bereikbaarheid, gezondheid, leefbaarheid of duurzaamheid? Bij wie slaan welke opbrengsten neer? En kunnen de opbrengsten worden gekwantificeerd? Hoe kunnen de maatschappelijke baten worden gekwantificeerd of afgewogen tegen andere overheidsinvesteringen die aan dezelfde doelen bijdragen? Et cetera. Deze vragen zijn niet eenvoudig te beantwoorden. Er zijn verschillende methodes beschikbaar, en voor elk van deze methodes geldt dat uitkomsten altijd betwistbaar zijn. Dat neemt niet weg dat het uitvoeren van een MKBA als gezamenlijke exercitie van meerwaarde kan zijn voor het vergroten van het inzicht en draagvlak. Met andere woorden, de meerwaarde zit niet alleen in de uitkomsten, maar juist ook in het gesprek dat tussen partijen gevoerd wordt, waarbij de MKBA als gesprekleidraad kan dienen.

Bijlage A: Overzicht gesprekken

- Het ministerie van IenM
- NS
- ProRail
- VNG
- CROW Fietsberaad
- Rover
- ANWB
- Fietsersbond
- Provincie Gelderland
- Gemeente Zwolle
- Gemeente Amersfoort
- Gemeente Breda
- Gemeente Delft
- Gemeente Amsterdam
- Stadsregio Amsterdam
- Gemeente Zutphen
- Gemeente Leiden
- Gemeente Helmond

Bijlage B: Overzicht stations

Grote stations			
A-Del	**Den-G**	**H-Roe**	**Roo-Z**
Alkmaar	Den Haag CS	Haarlem	Roosendaal
Almelo	Den Haag HS	Heerlen	Rotterdam CS
Almere Centrum	Deventer	Hengelo	s Hertogenbosch
Amersfoort	Dordrecht	Hilversum	Schiphol (niet meegenomen)
Amsterdam CS	Ede-Wageningen	Leeuwarden	Tilburg
Apeldoorn	Eindhoven	Leiden CS	Utrecht CS
Arnhem	Enschede	Maastricht	Venlo
Breda	Gouda	Nijmegen	Zaandam CS
Delft	Groningen	Roermond	Zwolle
Kleine(re) stations			
A-Doe	**Doe-Kam**	**Kap-Schi**	**Schi-Z**
Aalten	Doetinchem de Huet	Kapelle-Biezelinge	Schinnen
Abcoude	Dordrecht Stadspolders	Kerkrade Centrum	Sittard
Akkrum	Dordrecht Zuid	Kesteren	Sliedrecht
Alkmaar Noord	Driebergen-Zeist	Klarenbeek	Sliedrecht Baanhoek
Almelo de Riet	Driehuis	Klimmen-Ransdaal	Sneek
Almere Buiten	Dronrijp	Koog Bloemwijk	Sneek Noord
Almere Muziekwijk	Dronten	Koog Zaandijk	Soest
Almere Oostvaarders	Duiven	Koudum-Molkwerum	Soest Zuid
Almere Parkwijk	Duivendrecht	Krabbendijke	Soestdijk
Almere Poort	Echt	Krommenie-Assendelft	Spaubeek
Alphen aan den Rijn	Ede Centrum	Kropswolde	Stavoren
Amersfoort Schothorst	Eijsden	Kruinigen-Yerseke	Stedum
Amersfoort Vathorst	Eindhoven Beukenlaan	Lage Zwaluwe	Steenwijk
Amsterdam Amstel	Elst	Landgraaf	Susteren
Amsterdam Bijlmer ArenA	Emmen	Leerdam	Swalmen
Amsterdam Holendrecht	Emmen Bargeres	Leeuwarden Camminghaburen	t Harde
Amsterdam Lelylaan	Emmen Zuid	Leiden Lammenschans	Tegelen
Amsterdam Muiderpoort	Enkhuizen	Lelystad	Terborg
Amsterdam RAI	Enschede De Eschmarke	Lichtenvoorde Groenlo	Tiel
Amsterdam Science Park	Enschede Drienerlo	Lochem	Tiel Passewaaij
Amsterdam Sloterdijk	Ermelo	Loppersum	Tilburg Reeshof
Amsterdam Zuid	Etten-Leur	Lunteren	Tilburg Universiteit
Anna Paulowna	Eygelshoven	Maarheeze	Twello
Apeldoorn De Maten	Eygelshoven Markt	Maarn	Uitgeest
Apeldoorn Osseveld	Franeker	Maarssen	Uithuizen
Appingedam	Gaanderen	Maassluis	Uithuizermeeden
Arkel	Geerdijk	Maassluis West	Usquert
Arnemuiden	Geldermalsen	Maastricht Noord	Utrecht Leidsche Rijn
Arnhem Presikhaaf	Geldrop	Maastricht Randwyck	Utrecht Lunetten
Arnhem Velperpoort	Geleen Lutterade	Mantgum	Utrecht Overvecht
Arnhem Zuid	Geleen Oost	Marienberg	Utrecht Terwijde
Assen	Gilze-Rijen	Martenshoek	Utrecht Zuijlen
Baarn	Glanerbrug	Meerssen	Valkenburg
Baflo	Goes	Meppel	Varsseveld
Barendrecht	Goor	Middelburg	Veendam
Barneveld CS	Gorinchem	Mook-Molenhoek	Veenendaal Centrum
Barneveld Noord	Gouda Goverwelle	Naarden Bussum	Veenendaal de Klomp
Bedum	Gramsbergen	Nieuw Amsterdam	Veenendaal West
Beek-Elsloo	Grijpskerk	Nieuw Vennep	Veenwouden
Beesd	Groningen Europapark	Nieuwerkerk a/d IJssel	Velp
Beilen	Groningen Noord	Nieuweschans	Venray
Bergen op Zoom	Grou-Jirnsum	Nijkerk	Vierlingsbeek
Best	Haarlem Spaarnwoude	Nijmegen Dukenburg	Vlaardingen Centrum
Beverwijk	Halfweg	Nijmegen Heijendaal	Vlaardingen Oost
Bilthoven	Hardenberg	Nijmegen Lent	Vlaardingen West
Blerick	Harderwijk	Nijverdal	Vleuten
Bloemendaal	Hardinxveld Blauwe Zoom	Nunspeet	Vlissingen

Bodegraven	Hardinxveld Giessendam	Nuth	Vlissingen Souburg
Borne	Haren	Obdam	Voerendaal
Boskoop	Harlingen	Oisterwijk	Voorburg
Boven Hardinxveld	Harlingen Haven	Oldenzaal	Voorhout
Bovenkarspel Flora	Heemskerk	Olst	Voorschoten
Bovenkarspel Grootebroek	Heemstede-Aerdenhout	Ommen	Voorst-Empe
Boxmeer	Heerenveen	Oosterbeek	Vorden
Boxtel	Heerhugowaard	Opheusden	Vriezenveen
Breda Prinsenbeek	Heerlen De Kissel	Oss	Vroomshoop
Breukelen	Heerlen Woonboulevard	Oss West	Vught
Brummen	Heeze	Oudenbosch	Waddinxveen
Buitenpost	Heiloo	Overveen	Waddinxveen Noord
Bunde	Heino	Purmerend	Warffum
Bunnik	Helmond	Purmerend Overwhere	Weert
Bussum Zuid	Helmond Brandevoort	Purmerend Weidevenne	Weesp
Capelle Schollevaar	Helmond Brouwhuis	Putten	Wehl
Castricum	Helmond 't Hout	Raalte	Westervoort
Chevremont	Hemmen Dodenwaard	Ravenstein	Wezep
Coevorden	Hengelo Gezondheidspark	Reuver	Wierden
Cuijk	Hengelo Oost	Rheden	Wijchen
Culemborg	Hillegom	Rhenen	Wijhe
Daarlerveen	Hilversum Noord	Rijssen	Winschoten
Dalen	Hilversum Sportpark	Rijswijk	Winsum
Dalfsen	Hindeloopen	Rilland Bath	Winterswijk
De Vink	Hoek van Holland Haven	Roodeschool	Winterswijk West
Deinum	Hoek van Holland Strand	Rosmalen	Woerden
Delden	Hoensbroek	Rotterdam Alexander	Wolfheze
Delft Zuid	Hoevelaken	Rotterdam Blaak	Wolvega
Delfzijl	Hollandsche Rading	Rotterdam Lombardijen	Workum
Delfzijl West	Holten	Rotterdam Noord	Wormerveer
Den Dolder	Hoofddorp	Rotterdam Zuid	Zaandam Kogerveld
Den Haag Laan van NOI	Hoogeveen	Ruurlo	Zaltbommel
Den Haag Mariahoeve	Hoogezand Sappemeer	s Hertogenbosch Oost	Zandvoort aan Zee
Den Haag Moerwijk	Hoogkarspel	Santpoort Noord	Zetten-Andelst
Den Haag Ypenburg	Hoorn	Santpoort Zuid	Zevenaar
Den Helder	Hoorn Kersenboogerd	Sappemeer Oost	Zevenbergen
Den Helder Zuid	Horst Sevenum	Sassenheim	Zoetermeer
Deurne	Houten	Sauwerd	Zoetermeer Oost
Deventer Colmschate	Houten Castellum	Schagen	Zuidbroek
Didam	Houthem-St Gerlach	Scheemda	Zuidhorn
Diemen	Hurdegaryp	Schiedam	Zutphen
Diemen Zuid	IJlst	Schiedam Nieuwland	Zwaagwesteinde
Dieren	Kampen	Schin op Geul	Zwijndrecht
Doetinchem	Kampen Zuid		

Nassaulaan 1
2514 JS Den Haag

Postbus 93063
2509 AB Den Haag

+31 (0)70 359 6955
info@kwinkgroep.nl
www.kwinkgroep.nl

KWINK GROEP